

Schienerausbau in den Häfen

Zum großen Wurf mit kleinem Aufwand

Seite 6

9-Euro-Ticket: Treuebonus und Schnupperangebot in einem

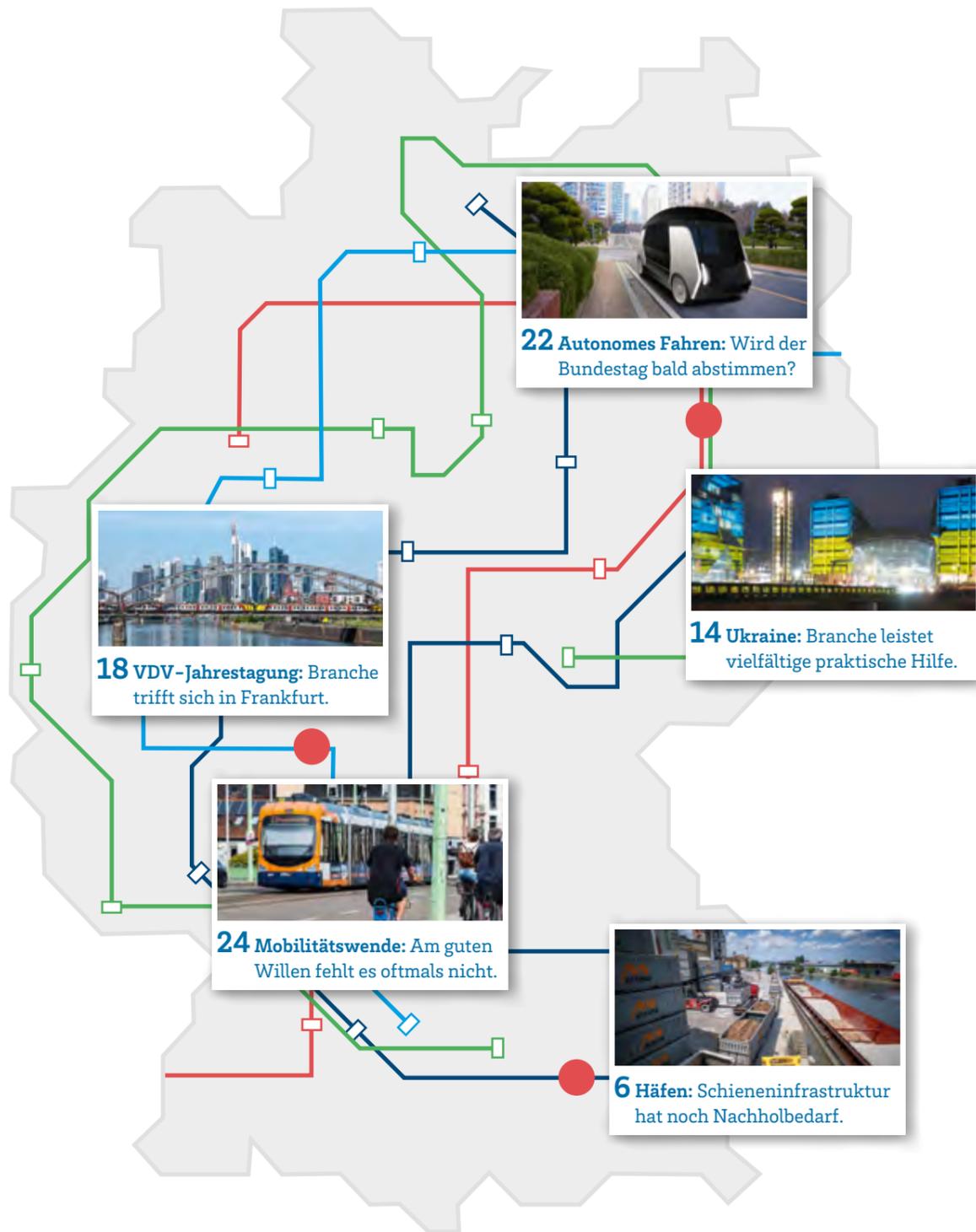
Seite 12

Solidarität mit der Ukraine: Branche leistet vielfältige Hilfe

Seite 14

VDV-Jahrestagung: Wiedersehen nach der Coronapause

Seite 18



Auch im ÖPNV die kriegsbedingten Kosten auffangen



Der Klimawandel schreitet voran – ungeachtet des Krieges in der Ukraine und aller Krisen und Themen, die uns aktuell in Anspruch nehmen. Im vergangenen Jahr hat Deutschland im Verkehrssektor mehr Treibhausgase ausgestoßen als gesetzlich erlaubt und damit sein Klimaziel verfehlt. Ein Grund dafür ist der Güterverkehr auf der Straße. Auf den Autobahnen liegt er wieder leicht über dem Niveau von 2019. Dagegen hat der Autoverkehr noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht. Nun ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefordert, ein Sofortprogramm vorzulegen, wie die Klimaziele in seinem Zuständigkeitsbereich in den kommenden Jahren erreicht werden sollen.

Im Koalitionsvertrag steht, dass die Attraktivität und die Kapazitäten des ÖPNV verbessert und die Fahrgastzahlen deutlich gesteigert werden sollen. Dem fühlen wir uns als Branche verpflichtet, und dazu wollen wir unseren Beitrag leisten. Kurzfristig geschieht das auch mit der Umsetzung des 9-Euro-Tickets. Es ist Teil eines Pakets, das die Menschen von den kriegsbedingt gestiegenen Energiekosten entlasten soll. Mit dem stark rabattierten Ticket wird unsere Stammkundschaft für ihre Treue belohnt. Neue Fahrgäste sollen Lust auf mehr ÖPNV bekommen.

Leider verzögern sich derzeit pandemiebedingt die erwarteten und bereits einkalkulierten Fahrgastzuwächse. Zudem sind die Verkehrsunternehmen von den hohen Energie- und Kraftstoffkosten betroffen. Ohne Kostenkompensation drohen Einschränkungen im ÖPNV-Angebot ausgerechnet

zu einer Zeit, in der die Politik deutliche Anreize setzen will, mehr Fahrgäste für Busse und Bahnen zu gewinnen. Beides kann finanziell nicht von den ÖPNV- und SPNV-Betreibern alleine getragen werden.

Mittel- bis langfristig können wir die Mobilitätswende ohnehin nur realisieren, wenn wir mit großer Anstrengung den Schienenverkehr und den ÖPNV ausbauen und dies solide und auf lange Sicht finanziert bekommen. Hier sind Bund und Länder gefragt. Die Mobilitätswende ist weder aus Fahrgeldeinnahmen noch aus kommunalen Haushalten alleine finanzierbar.

Zusätzlich müssen die passenden Rahmenbedingungen geschaffen werden, indem das Planungsrecht und die Verfahren vereinfacht werden. Damit wir vorankommen, brauchen wir verlässliche Projektressourcen bei den Genehmigungsbehörden. Außerdem benötigen wir einen neuen gesellschaftlichen Konsens für einen Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger, für mehr ÖPNV und für mehr Schienengüterverkehr. Mit diesem Konsens werden wir unsere Klimaziele erreichen.

Herzlichst Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Die kriegsbedingten Kosten auch im ÖPNV auffangen
- 4 VDV im Bild**
Bei der E-Bus-Förderung gibt es Luft nach oben.
- 6 Titelstory**
Mehr Gleise für den Bahn-Boom an den Kaimauern

Seite 9
Drei Fragen an Carsten Strähle, warum die Schieneninfrastruktur der Häfen ausgebaut werden muss.

12 Aktuell
9-Euro-Ticket: Schnupperangebot und Treuebonus in einem

14 Aktuell
Solidarität mit der Ukraine

17 Aktuell
Schienenbrücke in die Ukraine: Diese Hilfe kommt direkt an.

18 Aus dem Verband
VDV-Jahrestagung: Wiedersehen nach der Coronapause

21 Meldung
Bilanz 2021: Omikron erhöht die Verluste auf vier Milliarden Euro.

22 Hintergrund
Autonomes Fahren: Beschließen Bundestag und Bundesrat im Mai die wichtige Verordnung?

24 Hintergrund
Mehr Konsequenz bei Umsetzung der Mobilitätswende gefordert

28 Aktuell
IT-Trans: Blick in die Zukunft der Mobilität

30 Zu guter Letzt
Günstige Tickets und fehlende Kapazitäten: Wie Karikaturist Heiko Sakurai das sieht



VDV Das Magazin
auch online unter:
www.vdv-dasmagazin.de



Bei der E-Bus-Förderung gibt es Luft nach oben

E-Busse tragen dazu bei, die Emissionen von CO₂, Schadstoffen und Lärm zu reduzieren. Das erhöht die Lebensqualität in den Städten – wie etwa in der „E-Bus-Hauptstadt“ Osnabrück, wo mittlerweile 62 Gelenkbusse batterieelektrisch fahren und unser Foto entstand. Die Stadt gilt bei der Umstellung auf einen elektrisch betriebenen ÖPNV bundesweit als Vorreiter. Dies hatte die Vorgänger-Bundesregierung auf eine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen zum Bestand und zur Förderung von Elektrobussen geantwortet. Demnach ist Osnabrück beim Verhältnis von Flottengröße zu E-Bussen führend. Der Bund will 1.700 E-Busse mit einer neuen Richtlinie fördern und hat die entsprechenden Bescheide angekündigt. Klingt gut. „Gleichwohl muss man diese Zahl vor dem Hintergrund von derzeit rund 5.000 beantragten E-Bussen sehen“, ordnet VDV-Vizepräsident Werner Overkamp die Nachricht ein. Angesichts der Haushaltskürzungen, die ausgerechnet in diesem Bereich geplant sind, befürchtet der VDV: Vor allem mittlere und kleine Verkehrsunternehmen müssen von der Bestellung von E-Bussen absehen. Im Grunde sei das Förderprogramm ein effektives Instrument, die Verkehrswende vor Ort zu beflügeln. Aber da gehe noch mehr, erklärt Werner Overkamp: „Wir können bis 2030 – mit der entsprechenden Unterstützung des Bundes – weitaus mehr klimafreundliche E-Busse einsetzen, als er gegenwärtig anstrebt.“ Ein weiterer Förderaufruf befindet sich derzeit in Planung und soll im zweiten Quartal 2022 veröffentlicht werden.

Trimodaler Logistikknoten: Auf kurzem Weg werden in Binnenhäfen wie hier in Stuttgart Güter zwischen Lkw, Eisenbahn und Schiff umgeschlagen.

„Für eine zuverlässige Versorgung der Region und einen umweltfreundlicheren Güterverkehr per Schiff und Schiene braucht es unsere Binnenhäfen mit ihrer Infrastruktur.“



Joachim Zimmermann,
Geschäftsführer Bayernhafen-Gruppe

Mehr Gleise für den Bahn-Boom an Kaimauern

Wer an Häfen denkt, hat Schiffe vor Augen. Doch die Logistikwelt hat die Landseite genauso fest im Blick: See- wie Binnenhäfen sind bedeutende trimodale Güterverkehrszentren für Schiff, Bahn und Lkw. Mit dem Ziel des Klimaschutzes setzt die Branche immer stärker auf den Verkehrsträger Schiene. Doch bremsen Infrastruktur-Engpässe das CO₂-freie Verkehrswachstum. Ein Positionspapier des VDV zeigt Schwachstellen auf und formuliert den Nachholbedarf.

Bilanzpräsentation in Regensburg: Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafen-Gruppe mit ihren sechs Standorten in Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau, stellte stolze Unternehmenszahlen für das Coronajahr 2021 vor. Die Schienenlogistik hat wachsende Bedeutung in der Hafengruppe: fast 6,4 Millionen Tonnen Bahn-Umschlag, ein Zuwachs von gut 14 Prozent. Bei der Schifffahrt sank das Umschlaggeschäft zwar um fast 13 Prozent auf 2,75 Millionen Tonnen, doch durch den starken Schienenverkehr erreichte das bayerische Hafen-Sextett beim gesamten Umschlag ein Plus von 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das seien auch 535.000 weniger Lkw-Fahrten, merkte der Geschäftsführer an: „In jeder unserer Standort-Regionen sind wir Güter-Drehscheibe für Import und Export und Motor der regionalen Wirtschaft. Für eine zuverlässige Versorgung der Region und einen umweltfreundlicheren Güterverkehr per Schiff und Schiene braucht es unsere Binnenhäfen mit ihrer Infrastruktur“, erklärte Joachim Zimmermann.

Rund 130 Häfen in Deutschland verfügen laut einer Untersuchung der Bundesnetzagentur

über 2.000 Kilometer Gleisanlagen, über die jährlich rund zwei Millionen Güterwagen bewegt werden. Sie sind längst nicht nur Umschlagplätze in den Transportketten. Wegen ihrer vielseitigen Verkehrsverbindungen suchen immer mehr Logistikunternehmen und Industrie- wie Gewerbebetriebe Flächen für die Ansiedlung unweit von Hafenbecken, Kränen und Kaimauern. „Wir sehen erhebliches organisches Wachstum von Anrainern aus unserer Region, die über die Schiene in den Häfen kommen wollen“, beobachtet beispielsweise Volker Molz, Hafendirektor in Kehl am Rhein. Sein Betrieb ist im wasserseitigen Umschlag die Nummer sieben unter den deutschen Binnenhäfen. Unter den rund 100 Firmen, die sich im Hafen angesiedelt haben und Schienenwege brauchen, sind die Größten ein Tanklager, ein Stahlwerk und eine Papierfabrik. Mit 200.000 Tonnen pro Jahr ist auch der Umschlag von Forstprodukten ein gewichtiger Faktor.

Oberleitung wieder abgebaut

Positive Entwicklungen für den Hafenbetrieb auf der schmalen Landzunge zwischen dem Rhein und der Mündung des Schwarzwald-Flüsschens Kinzig – doch der Blick →

Hafen Bremerhaven: Für die erfolgreiche Verkehrsverlagerung spielen die Seehäfen und die Binnenhäfen eine wichtige Rolle.



von Hafendirektor Volker Molz in die Zukunft ist durch die Rückschau in die Vergangenheit getrübt. Es fehlt an dem, was Fachleute die vorgelagerte Infrastruktur nennen. Zwar verfügt der Rheinhafen Kehl über 44 Kilometer Gleisanlagen, doch an der Schnittstelle zur Deutschen Bahn im Bahnhof Kehl wird es eng wie im Flaschenhals. „Im Laufe der Jahrzehnte sind im Rangierbahnhof der DB über sechs Kilometer Rangier- und Abstellgleise abgebaut worden“, beklagt Volker Molz. Seinerzeit habe man nicht mehr mit einem Zuwachs im Hafen-Güterverkehr gerechnet. Zugleich sei deshalb die schon vorhandene Elektrifizierung wieder demontiert worden. „Mit der Folge, dass heute nach unserer Zugbildung mit Diesellok und der wagentechnischen Kontrolle im Hafen schon einen Kilometer weiter der Wagenmeister der DB erneut ran muss, wenn die E-Lok vorgespannt wird. Das kostet Zeit und Geld.“

Engpässe bremsen Expansion

Probleme auch bei der Ausfahrt aus dem Kehler Bahnhof wegen der reduzierten Gleisinfrastruktur: „Da müssen sich dann unsere Züge die Strecke mit dem TGV teilen, und der hat natürlich Vorfahrt.“ Bedroht sei auch der Erhalt der Diesellok-Tankstelle: „Sollte sie geschlossen werden, müssten unsere Loks bis nach Offenburg zum Tanken fahren und wären stundenlang unterwegs.“ Trotz der Widrigkeiten rollten im vergangenen Jahr 50.000 Waggons aus dem Hafen, doppelt so viele wie vor gut 30 Jahren, mit einer auf das Dreifache gestiegenen Tonnage von 2,5 Millionen Tonnen.

Die weitere Expansion ist durch die vorhandenen Engpässe gebremst, doch Volker Molz gibt nicht auf. Denn die Klimaschutzpolitik der neuen Bundes-

regierung gibt den Hafenbahnen Rückenwind. „Es wird miteinander geredet, die Tür ist auf. Geld ist jedenfalls genug da. Nur muss die Politik verstehen lernen, dass der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur keine betriebswirtschaftliche, sondern eine volkswirtschaftliche Aufgabe ist“, erklärt er: „Und dementsprechend müssen Projekte beherzt angegangen werden, auch wenn sie aus der Perspektive des Infrastrukturbetreibers DB Netz für den bundeseigenen Bahnkonzern wirtschaftlich weniger Sinn machen – sonst bleibt die Verkehrswende mit der angestrebten Verdoppelung des Marktanteils der Schiene eine Illusion.“

Politik schaut zu sehr auf Personenverkehr

Auch Georg Lennarz, Güterverkehrsexperte des VDV und Mitautor des von der VDV-Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn öffentlicher Häfen (EöH) publizierten Positionspapiers, sieht die Politik in der Pflicht: „In den Regierungen und den Parlamenten haben sie immer nur die Strecken im Blick, bevorzugt für den Personen-

verkehr. Es wird viel zu wenig mit der Lupe geschaut, wie die Ladung überhaupt aus dem Hafen auf den Zug und dann auf die Strecke kommt“, so der VDV-Mann: „Und da hängt es oft an der fehlenden oder mangelhaften vorgelagerten Infrastruktur.“

Das Problem betrifft Binnen- wie Seehäfen. Zwei weitere Beispiele: Lübeck, in Deutschland führender Seehafen für die Roll-on-roll-off-Verkehre mit Lkw-Ladungen und Containern über die Ostsee, hat den Schienenumschlag seit 2014 verdoppelt und sieht im Trend noch weitaus mehr Geschäft. Doch Hafenchef Prof. Sebastian Jürgens beklagt „erhebliche infrastrukturelle Engpässe“ im Zulauf auf den südlichen Bahnstrecken nach und von Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern. Zudem fordert er den Bau →



„Es wird viel zu wenig mit der Lupe geschaut, wie die Ladung überhaupt aus dem Hafen auf den Zug und dann auf die Strecke kommt.“

Georg Lennarz,
Fachbereichsleiter Marktfragen
Güterverkehr beim VDV

DREI FRAGEN AN ...

Carsten Strähle (Foto), Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn öffentlicher Häfen (EöH), erläutert, warum die Schieneninfrastruktur der Häfen ausgebaut werden muss.



Herr Strähle, in vielen deutschen Häfen boomt der Schienenumschlag. Warum ruft die Branche nun nach dem Staat?

» **Carsten Strähle:** Das wachsende Verkehrsaufkommen der Güterbahnen erreicht in den trimodalen Logistikzentren der Häfen vielerorts die Kapazitätsgrenzen, vor allem an den Schnittstellen zum bundesdeutschen Schienennetz. Die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung stre-

ben aber eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs an. Das ist ohne Infrastrukturausbau nicht zu machen.

Was muss sich ändern?

» In den vergangenen Jahrzehnten ist Schieneninfrastruktur im Zulauf zu den Häfen zurückgebaut worden, einfach weil die Nachfrage lange Zeit rückläufig war. Doch Infrastrukturen sind eigentlich keine Wirtschaftsgüter, die Gewinn erbringen müssen. Netze, auch

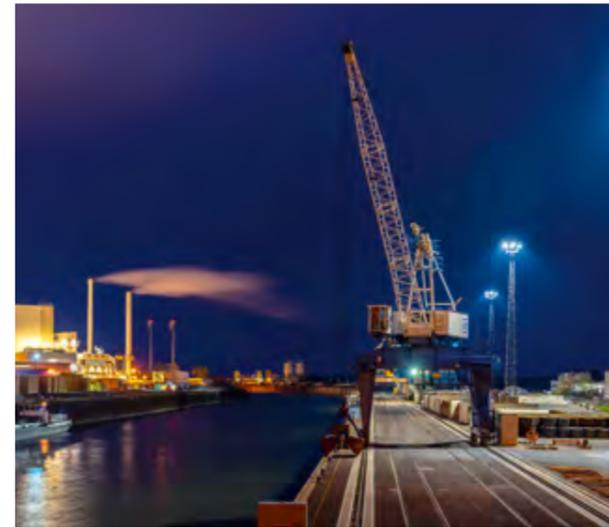
das Schienennetz, sind volkswirtschaftliche Qualitäten und damit Grundlagen für eine leistungsfähige Wirtschaft. Das ist klassische staatliche Daseinsvorsorge. Da mag der Einbau einer Weiche als sechsstellige Investition vor Ort teuer erscheinen, doch wenn sie mehr Verkehr ermöglicht, taucht sie in der ökonomischen wie der ökologischen Gesamtbilanz als Gewinnbringer auf.

Der von der EöH vorgelegte Forderungskatalog mit über 60 Einzelmaßnahmen wirkt sehr kleinteilig...

» Ist er auch, denn die erforderlichen Maßnahmen sollen spezifische örtliche Verhältnisse verbessern. Vergleichbar ist das mit einem Puzzle, wo erst das Gesamtbild einen Sinn ergibt. Das Problem unserer Branche ist, dass DB Netz einfach keine Finanzierungstöpfe für derartige Projekte hat. Jetzt muss die Verkehrspolitik ihre durchaus vorhandenen Ansätze für die jahrzehntealte Forderung „mehr Verkehr auf die Schiene“ auch ganz pragmatisch präzisieren. Und da mag der Forderungskatalog hilfreich sein.



Magdeburg verfügt über einen Hafen mit 70 Kilometern Gleisen und einer eigenen Hafentramway. Unter anderem werden Mineralöl und andere chemische Produkte gelagert und umgeschlagen.



einer Nordkurve von den Lübecker Hafenanlagen an die geplante Neubaustrecke zum Fehmarnbelt-Tunnel nach Dänemark. Im Hafen selbst ließe sich mit staatlicher Förderung die Kapazität des „Baltic Rail Gate“ auf sechs Gleise mit europäischer Güterzuglänge von 750 Metern erweitern, verbunden mit entsprechendem Ausbau des Vorbahnhofs Lübeck-Skandinavienkai.

Kapazitäten für lange Güterzüge schaffen

In Magdeburg, vor dem Mauerfall größter Binnenhafen der DDR, stehen die Zeichen ebenfalls auf Expansion. Nachdem im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts das Güterverkehrszentrum mit Terminal für Kombinierten Verkehr und Container aufgebaut worden war, „erfolgte die stetige Erneuerung aus eigenen Mitteln“, beschreibt Betriebsingenieur Sebastian Kuzaj. Derzeit werde die Hafentfläche abermals erweitert.

In der Nachbarschaft des Terminals wurde ein neues Gebäude und eine Lagerhalle nebst zwei Ladegleisen von jeweils 370 Metern übernommen – lang genug für 740-Meter-Güterzüge. Für die Hafententwicklung entscheidend sei nun, dass im Übergabebahnhof an die DB, in Magdeburg-Rothensee, auch eine Kapazität für die heute möglichen Güterzuglängen von 740 Metern geschaffen werde.

In vielen Hafenbetrieben gehe es darum, „ganz gezielt am Anfang und am Ende des Transportweges mit überschaubarem Aufwand eine Leichtigkeit des Betriebes zu schaffen“, erklärt der Stuttgarter Hafenchef Carsten Strähle. Er ist Sprecher der Arbeitsgemeinschaft EöH. Nur wenn der Schienengüterverkehr auf der ersten und der letzten Meile in den Logistikzentren der Häfen optimale Bedingungen für die Betriebsab-

läufe vorfinde, könne er preiswert und damit wettbewerbsfähig operieren. Gleiches gelte für Gleisanschlüsse und genauso für die Netze der nichtbundeseigenen, der NE-Bahnen. Nur so ließen sich die Vorteile des Rad-/Schiene-Systems überzeugend in den Wettbewerb der Verkehrsträger einbringen.

Vorschläge für Verkehrswende aufgelistet

Das Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft, die gut 50 deutsche See- und Binnenhäfen repräsentiert, ist unter dem Titel „Schienenpolitische Vorschläge der deutschen See- und Binnenhäfen für eine erfolgreiche Verkehrswende“ ein gemeinsamer Auftritt des VDV mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BöB) und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Die Broschüre listet 16 Handlungsfelder auf, in denen die Transportbranche mehr Verständnis und Unterstützung der Politik für eine Optimierung der Schienenwege in und aus den Häfen erwartet.

Eine ausführliche Liste mit über 60 potenziellen lokalen Projekten macht detailliert deutlich, dass der große Wurf oft schon mit kleinen Anstrengungen und überschaubaren Finanzierungen erreichbar ist. Mal geht es um die Schaffung zusätzlicher Abstellgleise für das allenthalben wachsende Aufkommen, mal um kurze Streckenelektrifizierungen vom DB-Netz zur Hafentbahn, um einen zusätzlichen Lokwechsel zu vermeiden. Häufig gefordert sind Gleisverlängerungen auf 750 Meter, um Güterzüge mit der höchstmöglichen Zuglänge auf EU-Niveau bilden zu können. Immer wieder besteht auch die Vorstellung, von der DB nicht genutzte, den Häfen vorgelagerte Infrastrukturen dem Hafentbetreiber oder seiner Bahn zu überstellen.



Der Schienengüterverkehr benötigt auf der ersten und der letzten Meile in den Häfen optimale Bedingungen, um preiswert und wettbewerbsfähig arbeiten zu können.

Rechtsverkehr auf Schiene und Straße: Machen wir mit links.

Ihre Ziele sind unser Antrieb. Seit vielen Jahren navigieren wir Akteure im Verkehrssektor durch das Geflecht von Recht und Regulierung. Mit tiefgreifendem Sektorwissen und dem richtigen Gespür für gleichsam nachhaltige wie umsetzbare Konzepte beraten wir Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber und Energieversorger zu allen Aspekten rund um SPNV, ÖPNV, Verkehrswende und Digitalisierung.



Das Positionspapier finden Sie unter:
www.vdv.de/positionen

Schnupperticket und Treuebonus in einem

Am 1. Juni soll es soweit sein: Mit dem Start des 9-Euro-Tickets erlebt der ÖPNV eine bislang beispiellose Angebotsaktion. Damit der Auftakt und die über drei Monate laufende Aktion zu einem Erfolg werden, bereiten sich der VDV sowie die Verkehrsunternehmen und -verbände gerade intensiv mit Bund und Ländern vor.

Der Zeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August steht dieses Jahr bei Bussen und Bahnen unter besonderen Vorzeichen. Dann können Fahrgäste vergünstigt den ÖPNV nutzen. Für neun Euro pro Monat steht ihnen deutschlandweit das Angebot von Bussen und Stadtbahnen sowie des Regionalverkehrs auf der Schiene zur Verfügung. Die Rabattaktion ist Teil des vom Bund beschlossenen Pakets, das die Menschen bei den stark gestiegenen Kosten für Energie und Kraftstoffe finanziell entlasten soll.

Angesichts des kurzen Planungs- und Umsetzungszeitraums steht die Verkehrsbranche nun vor enormen Herausforderungen – und vor großen Chancen. „Es bleibt die Verpflichtung, das 9-Euro-Ticket zu einem Erfolg zu machen“, betont Ingo Wortmann. Zudem sieht der VDV-Präsident die Branche in der Pflicht, „mit dem gewonnenen Schwung die neuen Kun-

dinnen und Kunden zu halten sowie danach weitere mit unseren bewährten Produkten zu gewinnen“.

Groß war die Überraschung innerhalb der Verkehrsbranche, als der Koalitionsausschuss der Ampel-Regierung beschloss, die Bürgerinnen und Bürger nicht nur an den Zapfsäulen, sondern konsequenterweise auch bei der Nutzung des ÖPNV möglichst schnell zu entlasten. Bei diesem Vorhaben waren die für den Nahverkehr zuständigen Länder im Vorfeld der Entscheidung jedoch ebenso wenig eingebunden wie die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände. Wie soll das stark rabattierte Ticket finanziell, organisatorisch und zu welchen Konditionen eingeführt werden? Zwei Wochen lang wurden Fragen wie diese verhandelt und größtenteils beantwortet. Die gute Nachricht für alle Fahrgäste: „Abonnentinnen und Abonnenten können sich ohne eigenes Zutun auf

einen Treuebonus freuen“, erläutert VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Für Neukundinnen und Neukunden stehen Schnuppertickets für jeweils einen oder mehrere volle Monate bereit.“ Dabei ändert sich für Abonnenten im gewohnten Tarifgebiet nichts, darüber hinaus gilt ihr Abo im Aktionszeitraum als Fahrtberechtigung für den ÖPNV in Deutschland. Wer noch nicht zur Stammkundschaft zählt und zustimmt, soll ein Anschlussangebot für die Zeit nach der Aktion erhalten. Für beide Kundengruppen gilt das Ticket somit bundesweit als persönlicher ÖPNV-Fahrschein der zweiten Klasse, ohne gesonderte Mitnahmeberechtigungen (Personen, Fahrrad etc.).

Aktion kostet 2,5 Milliarden

Doch vor dem Verkaufsstart müssen noch die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Damit die Einführung des 9-Euro-Tickets zum 1. Juni klappt, müssen Bundestag und



„Abonnentinnen und Abonnenten können sich ohne eigenes Zutun auf einen Treuebonus freuen. Für Neukundinnen und Neukunden stehen Schnuppertickets für einen oder mehrere volle Monate bereit.“

Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer

Bundesrat am 19. und 20. Mai zustimmen. Neben der gesetzlichen Voraussetzung müssen auch die finanziellen Rahmenbedingungen stimmen: Zum Verkaufsstart muss den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbänden vor Ort ausreichend Liquidität zur Verfügung gestellt werden. Zu finanzieren ist die einmalige Rabattaktion nur mit erheblicher finanzieller Unterstützung des Bundes. Angesichts der dafür notwendigen 2,5 Milliarden Euro dürfte die Rabattaktion in diesem Umfang einmalig bleiben.

Eine ähnliche Aktion, wenngleich einige Nummern kleiner, hatte der Branche im vergangenen Jahr viel Beachtung und positive Resonanz beschert. Mit dem „Deutschland Abo-Upgrade“ nutzten mehr als 700.000 Fahrgäste ihr Abo, um auch bundesweit im ÖPNV unterwegs zu sein – ohne zusätzliche Kosten. Zu so einem Erfolg soll nun auch das 9-Euro-Ticket werden. „Schnell setzte sich die Erkenntnis durch, dass wir diese Gelegenheit entschlossen beim Schopfe packen müssen, um Kundinnen und Kunden für den ÖPNV zurück- oder neu zu gewinnen“, beschreibt VDV-Präsident Ingo Wortmann die Stimmung in der Branche. Das 9-Euro-Ticket richtet sich der Idee nach vor allem an die Pendlerinnen und Pendler, die den energieeffizienten und klimaschonenden ÖPNV nutzen. Aber auch darüber hinaus erwartet Ingo Wortmann, dass in den Sommerferien vor allem die Züge in die Tourismusregionen voller werden könnten. Nennenswerte Betriebsreserven habe die Branche allerdings nicht.

Derzeit arbeiten der VDV, die Verkehrsunternehmen und die Verbände an einer Informationskampagne. Auf besserweiter.de wird bundesweit informiert, wie das Ticket funktioniert und welches das nächste Verkehrsunternehmen vor Ort ist. Auch eine bundesweite, digitale Verkaufsmöglichkeit wird hier erwartet.



Weitere Infos und Details zum 9-Euro-Ticket: www.besserweiter.de



InnoTrans 2022
20.–23. SEPTEMBER · BERLIN
Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

THE FUTURE
OF MOBILITY

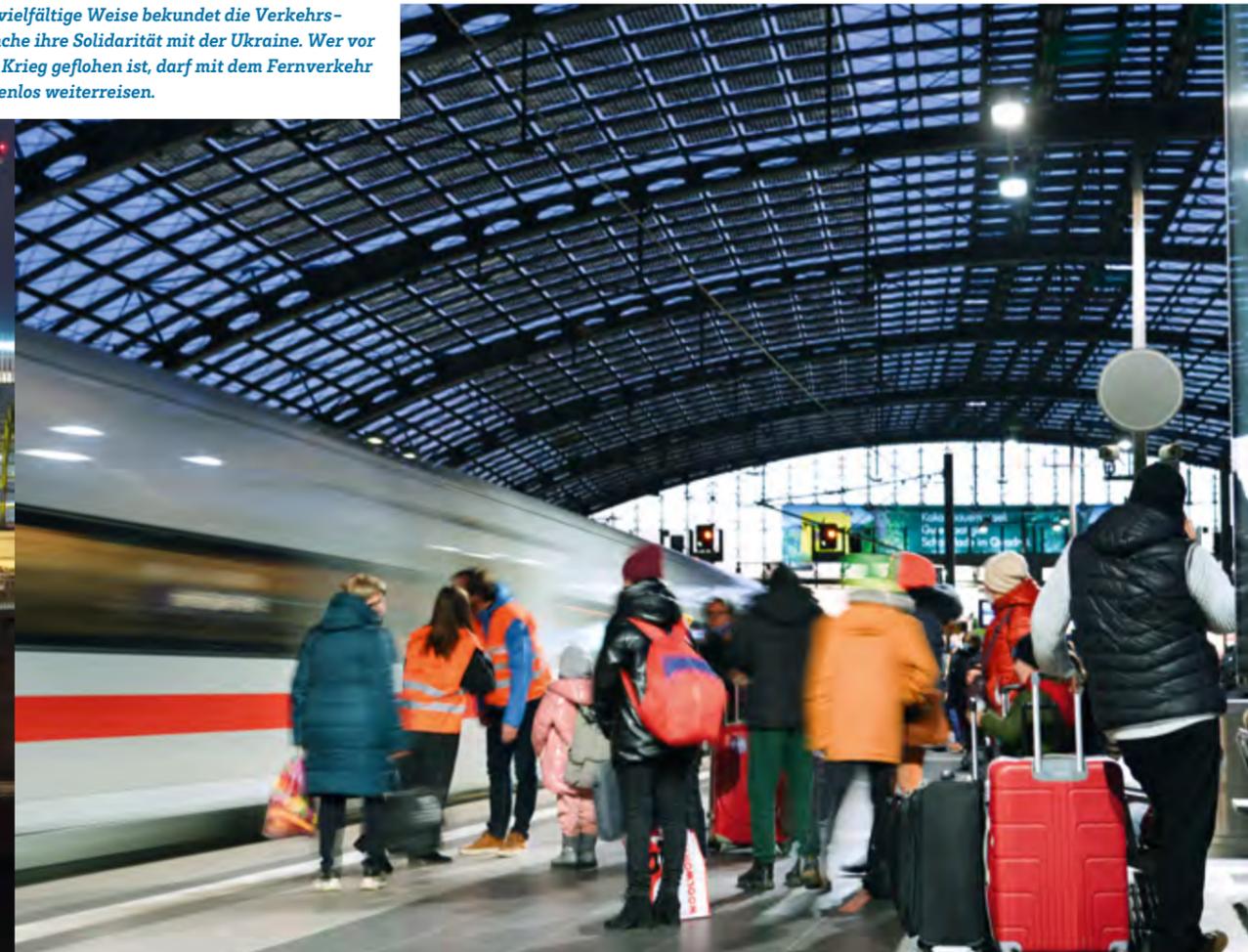
KONTAKT

Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · 14055 Berlin
T +49 30 3038 2376
innotrans@messe-berlin.de

Messe Berlin
200 Jahre Gastgeber von Welt



Auf vielfältige Weise bekundet die Verkehrsbranche ihre Solidarität mit der Ukraine. Wer vor dem Krieg geflohen ist, darf mit dem Fernverkehr kostenlos weiterreisen.



Branche zeigt Solidarität

Der russische Angriff auf die Ukraine hat in Europa die größten Fluchtbewegungen seit dem Zweiten Weltkrieg ausgelöst. Den Schutzsuchenden helfen die Verkehrsunternehmen vielerorts und auf vielfältige Weise, etwa mit Fahrzeugen, Mobilität, Informationen und Hilfestellungen. Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter packen mit an – viele von ihnen ehrenamtlich. Hinzu kommen Hilfstransporte auf der Straße und per Güterbahn direkt ins Kriegsgebiet.

Vor dem Berliner Hauptbahnhof geht es derzeit nicht immer nur um die Weiterreise. Wenn Züge aus Polen eingetroffen sind, vollbesetzt mit Kriegsflüchtlingen aus der Ukraine, dreht sich zunächst einmal viel um praktische Hilfe, Zuspruch und manchmal auch um Süßigkeiten und Spielzeug für die Kinder. „Wir sind Schockbetreuer und Seelsorger“, sagte BVG-Verkehrsmeister Cihan Karadag der Berliner Zeitung, die im März darüber berichtete, wie die Geflüchteten ankommen und weiterreisen. Zu Hunderten steuern sie auf die Haltestelle vor dem Bahnhofsgebäude zu. „Dann muss es schnell gehen“, wird Cihan Karadag zitiert. Der BVG-Verkehrsmeister ruft Busse und

Fahrpersonal herbei, die die Menschen weiter zu den Ankunftszentren bringen. „Innerhalb weniger Minuten beginnt eine mittlerweile eingespielte Maschinerie zu laufen“, hat die Berliner Zeitung beobachtet.

Kommunen wissen die Hilfe zu schätzen

Es sind Situationen wie diese, in denen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen wertvolle Unterstützung leisten. Das macht sie nicht nur bei den Geflüchteten, sondern auch bei den Kommunen zu gefragten Helfern. „Für unsere Mitarbeitenden sind außergewöhnliche Belastungen und kritische Situationen im Job nicht ungewöhnlich,

daher leisten sie aktuell bei der Ankunft und Aufnahme der Geflüchteten vor Ort oft Hilfestellungen jeglicher Art“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Auf diese Weise unterstützt die Branche seit Kriegsbeginn auch Bund, Länder und Kommunen dabei, die Geflüchteten zu empfangen und weiterzubefördern. Auf der langen Strecke über die Grenzen kommen Züge und Reisebusse zum Einsatz. In den deutschen Städten und Kommunen übernehmen die ÖPNV-Fahrzeuge die weitere Verteilung. Dafür stehen Mitarbeitende und die Fahrzeuge der Unternehmen an den Haupt- und Omnibusbahnhöfen bereit, um Aufnahmezentren, Sammelstellen und erste Unterkünfte anzusteuern. Außerdem werden beispielsweise Impfbusse vorgehalten, um Geflüchteten ein Impfangebot zu machen. „Wir fahren, informieren, helfen, impfen und vermitteln“, fasst es Ingo Wortmann zusammen.

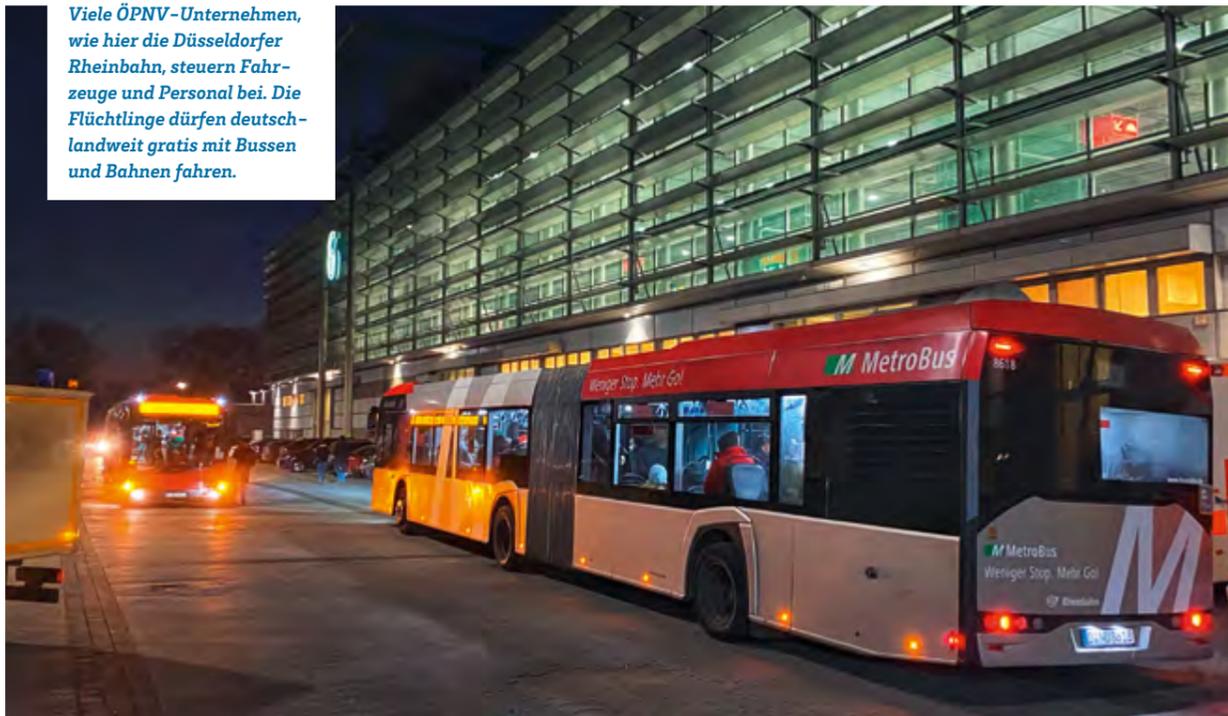
„Es ist davon auszugehen, dass die Flüchtlingsströme längere Zeit anhalten werden, so dass wir uns auf einen längeren Zeitraum der Hilfestellung einstellen sollten“, erläutert VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Damit die Menschen aus dem deutsch-polnischen Grenzgebiet sowie

innerhalb Deutschlands weiterreisen können, hatte der VDV mit der Bundesregierung und der Verkehrsbranche vereinbart, wie verfügbare Kapazitäten an Fahrzeugen und Personal identifiziert, gebündelt und eingesetzt werden können. Verschiedene Verkehrsunternehmen stellen dafür Reisebusse →



BVG-Verkehrsmeister Cihan Karadag koordiniert vor dem Berliner Hauptbahnhof die Weiterreise der Flüchtlinge.

Viele ÖPNV-Unternehmen, wie hier die Düsseldorfer Rheinbahn, steuern Fahrzeuge und Personal bei. Die Flüchtlinge dürfen deutschlandweit gratis mit Bussen und Bahnen fahren.



zur Verfügung oder sogar ukrainischsprachiges Personal. Zusammen mit der Deutschen Bahn, hier speziell der DB Schienenersatzverkehr GmbH (DB SEV), hat der VDV geregelt, dass sämtliche zusätzliche Transportmöglichkeiten – Busse und Fahrpersonal – über den VDV an die DB SEV GmbH übermittelt werden. So entsteht ein gemeinsamer Fahrzeugpool, zu dem DB Regio eine erhebliche Anzahl von Bussen beisteuert. Die DB SEV ihrerseits stellt dem koordinierenden Mitarbeiter des Bundesamts für Güterverkehr (BAG), der von der Bundesregierung benannt wurde, die notwendigen Transportkapazitäten zur Verfügung. Beim BAG wiederum werden dann die unterschiedlichen Anforderungen mit den Transportleistungen organisiert. Die Verkehrsunternehmen stellen Fahrzeuge samt Fahrpersonal an der deutschen Grenze sowie an den Ankunftsorten in Deutschland bereit, um die Beförderung an die Zielorte zu jeder Zeit zu gewährleisten. Nach Deutschland geflüchtete Ukrainerinnen und Ukrainer können dabei bis auf Weiteres bundesweit kostenlos und ohne Fahrschein alle Angebote des Schienenpersonennahverkehrs und des ÖPNV nutzen. Es reicht, ein ukrainisches Ausweisdokument vorzuzeigen.

Das gilt auch für den Fernverkehr auf der Schiene, wo „Null-Euro-Tickets“ zum Einsatz kommen. Darüber hinaus bringen Güterzüge verschiedener Eisenbahnunternehmen wie DB Cargo mit seiner Schienenbrücke (s. Beitrag folgende Seite) dringend benötigte Hilfsgüter zur polnisch-ukrainischen Grenze und bis in die Ukraine. Auch politisch hat der VDV klar Stellung bezogen und eine Resolution gegen den Krieg in der Ukraine verabschiedet. Dort heißt es unter anderem: „Frieden ist das stärkste und wichtigste Argument für die freie und demokratische Gesellschaft, in der wir in der Europäi-

schen Union leben. Diesen Frieden gilt es mit allen Mitteln zu verteidigen und zu erhalten.“ Unter den 300.000 Menschen aus aller Welt, die in den Verkehrsunternehmen und -verbänden arbeiten, gibt es auch zahlreiche mit ukrainischen und russischen Wurzeln. Auch sie arbeiten dort friedlich und engagiert zusammen. „Die Branche ist multikulturell und spricht sich gegen jede Form von Gewalt und Unterdrückung aus“, betont VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Wir stehen für Vielfalt, Freiheit und Gemeinschaft.“



Mehr zur VDV-Resolution zum Krieg in der Ukraine: www.vdv.de/resolution



Im polnischen Rzepin kommen Schutzsuchende mit der Bahn und Bussen an. Mit DB Regio Bus und seinen Partnern geht es weiter.

Diese Hilfe kommt direkt an



Es ist Hilfe, die direkt ankommt: Die im März ins Leben gerufene Schienenbrücke in die Ukraine hat sich zu einem stabilen Korridor für humanitäre Unterstützung entwickelt. Bis Ostern hat die Deutsche Bahn rund 30 Züge mit rund 250 Containern voller Hilfsgüter in das Kriegsgebiet geschickt. An Bord waren unter anderem Schlafsäcke, Isomatten, Windeln, Konserven mit Lebensmitteln, Trinkwasser, warme Kleidung und Babynahrung sowie Medizinprodukte. „Wir sind allen Beteiligten in Bund, Land und der DB sehr dankbar, dass diese Initiative aufgegriffen wurde und diese lebenswichtige rollende Schienenbrücke ins Leben gerufen wurde“, sagte der ukrainische Botschafter Andrij Melnyk bei der Abfahrt eines Transports im Berliner Westhafen: „Sie ist ein Sinnbild für echte Solidarität Deutschlands.“ Den Güterzug verabschiedeten auch Berlins Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey, Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und DB-Cargo-Vorstand Dr. Sigrid Nikutta.

Für die Ukraine-Hilfe betreibt die DB ein Logistiknetzwerk auf Schiene und Straße, mit dem tausende Tonnen Lebensmittel, Trinkwasser und Sanitärartikel direkt ins Land befördert werden. Die Sendungen kom-

men mittlerweile nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus Spanien, Frankreich und England. An verschiedenen deutschen Standorten werden die angelieferten Container vom Lkw auf die Schiene verladen. Über das brandenburgische Seddin nehmen die Züge im europäischen Netzwerk von DB Cargo dann Kurs Richtung Polen und in die Ukraine. Neben Großspenden von Unternehmen nimmt das Netzwerk an verschiedenen Schenker-Niederlassungen auch Einzelspenden aus der Bevölkerung auf, die zusammen mit dem THW vor Ort sortiert und für den Transport verpackt werden. Auf diese Weise kamen zusätzlich zu den Großspenden bis Mitte April etwa hundert weitere Container zusammen. „Jeder Container ist ein Zeichen: Wir lassen euch nicht allein“, bekräftigt DB-Cargo-Vorstand Sigrid Nikutta. Das Netzwerk nimmt laufend weitere Hilfsgüter entgegen. Unter einer eigens für die Schienenbrücke eingerichteten Hotline können Unternehmen und Großspender ihre Fracht anmelden. Bis auf Weiteres ist der Transport für die Spendenden kostenlos.

Hotline: 030/720 220 640
schienerbruecke-ukraine@deutschebahn.com



Wiedersehen nach der Coronapause

Zwei Jahre lang musste ausgesetzt werden, nun aber findet die VDV-Jahrestagung wieder als Präsenzveranstaltung statt. Vom 20. bis 22. Juni 2022 trifft sich die Verkehrsbranche mit Teilnehmenden aus Wirtschaft und Politik in Frankfurt am Main. Es geht um Digitalisierung, Dekarbonisierung und den Ausbau von Infrastruktur und Angeboten.

Es ist der Höhepunkt des Jahres für die Branche und den Branchenverband: Nach zwei Jahren des überwiegend digitalen Austauschs trifft man sich wieder persönlich und an einem festen Ort. Das Kap Europa – Kongresshaus der Messe Frankfurt ist vom 20. bis 22. Juni Schauplatz der VDV-Jahrestagung. Auf Einladung des VDV und des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) tauschen sich namhafte Vertreterinnen und Vertreter aus den Verkehrsunternehmen und -verbänden mit Gästen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft über die Themen aus, die die Branche bewegen. Zu besprechen gibt es viel: Klima- und Covidkrise, die Abhängigkeit von Energie-

importen und steigende Preise, die digitale Transformation des Verkehrssektors, die Folgen des Ukraine-Krieges. Gerade, weil es kaum noch Gewissheiten gibt, weder für die Branche noch für die Bundesregierung, ist der Austausch wichtiger denn je. In diesem Jahr lautet das Leitmotiv „mehr bewegen: Digitalisierung, Dekarbonisierung, Ausbau“. Rund 800 hochkarätige Teilnehmende werden erwartet. Vor den verkehrspolitischen Podiumsdiskussionen wird VDV-Präsident Ingo Wortmann seine verkehrspolitischen Standpunkte darlegen. Angefragt sind Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, sowie der hessische Verkehrsminister



Auch in diesem Jahr sind die Podien hochkarätig besetzt – wie auf unserem Bild (l.) aus dem Jahr 2019. Gastgeber in „Doppelfunktion“: VDV-Vizepräsident und RMV-Geschäftsführer Knut Ringat (r.) startet ein On-Demand-Projekt.



Tarek Al-Wazir. Die Moderation des Programms und der Diskussionen übernimmt Catherine Vogel, die für die „Aktuelle Stunde“ des WDR und den ARD-Brennpunkt vor der Kamera steht.

Während der mehr als zwei Jahre andauernden Coronakrise waren die Verkehrsunternehmen und -verbände gezwungen, zahlreiche Aufgaben hintanzustellen. In Frankfurt will die Branche trotz aller neuer Herausforderungen nach vorne blicken. Es gilt, die Digitalisierung, die Dekarbonisierung und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und Angeboten konsequent voranzutreiben. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine machte einmal mehr deutlich, dass Deutschland unabhängiger von Energieimporten aus dem Ausland und bis 2045 klimaneutral werden muss. Schon bis 2030 will der Verkehrssektor seine CO₂-Emissionen erheblich reduzieren – mit einem deutlichen Plus bei der Beförderung von Personen mit Bus und Bahn sowie mit mehr Gütern auf

der Schiene. Die konsequente Digitalisierung und Modernisierung, einhergehend mit einem ausgeweiteten Verkehrsangebot sowie einer leistungsfähigeren Infrastruktur, gelten als Schlüsselfaktoren, um die Klimaziele zu erreichen. Passend dazu startet VDV-Vizepräsident und RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat offiziell ein neues On-Demand-Projekt des Verkehrsverbunds. Weitere hochkarätige Vertreterinnen und Vertreter aus der Verkehrsbranche und der Politik werden auf den Podien aktuelle Themen des Personen- und Schienengüterverkehrs diskutieren.

Am Nachmittag des Hauptveranstaltungstages am 21. Juni finden darüber hinaus drei parallele Foren zu den Themenbereichen Technik, Eisenbahn und ÖPNV statt. Während im Technikforum die digitale Transformation des öffentlichen Verkehrs diskutiert wird, geht es im Eisenbahnforum um die Frage „Bauen und Fahren: Netzausbau versus Kundenorientierung?“ Für →



Catherine Vogel (l.) moderiert die diesjährige VDV-Jahrestagung. Veranstaltungsort ist das Kongresshaus Kap Europa (r.).



**i RHEIN-MAIN-
VERKEHRSVERBUND**

Von Darmstadt im Süden bis Marburg im Norden, von Limburg im Westen bis Fulda im Osten: Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat es sich zum Anspruch und zur Aufgabe zugleich gemacht, ein modernes Mobilitätsangebot umzusetzen, das an die Bedürfnisse der Fahrgäste individuell angepasst ist. Der RMV koordiniert und organisiert den regionalen Bus- und Bahnverkehr inklusive der Übergangstarifgebiete auf rund 20.000 Quadratkilometern und für gut sieben Millionen Menschen. Eine Stammkundschaft von mehr als einer Million und vor Corona jährlich über 800 Millionen Fahrgästen machen den RMV zu einem wichtigen Teil und zur Grundlage für die Wirtschaftskraft der Region FrankfurtRheinMain. Das Konzept „RMV-Mobilität 2035“ setzt den Rahmen für die Weiterentwicklung der Mobilität und die Erreichung der Klimaziele im Verkehr in der Region. Um 30 Prozent mehr Fahrgäste bis 2030 zu befördern, sind digitale und analoge Entwicklungen notwendig. Mit seinen aktuell laufenden Projekten – darunter eine neue und innovative App mit Auslastungssteuerung, On-Demand-Verkehr, Autonomem Fahren, neuen Antriebstechnologien und Flatrate-Tickets – sieht sich der RMV auf einem guten Weg. Beispielsweise wird angestrebt, On-Demand-Busse bis Mitte des Jahrzehnts flächendeckend im gesamten RMV-Gebiet fahren zu lassen.

www.rmv.de



die Veranstaltung ist auch der Parlamentarische Staatssekretär im BMDV, Michael Theurer, angefragt. Im dritten Forum steht die ÖPNV-Finanzierung im Spannungsfeld von Corona, Kundenrückgewinnung und Klimaschutz im Mittelpunkt. Auch bei allen Forumsveranstaltungen kommen namhafte Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und der Verkehrsbranche zu Wort.

„Treffpunkt Personal & Bildung“

Mit einem eigenen Stand wird die Arbeitgeber-Initiative wieder vertreten sein. Der neu ins Leben gerufene „Treffpunkt Personal & Bildung“ wird sich um den Fachkräftemangel und die Transformation der Arbeitswelt drehen – mit zahlreichen Impulsvorträgen zu aktuellen Themen wie dem VDV-Personalstrategiepapier und der Bedeutung von Employer Branding in der Rekrutierung. Zudem gibt es Gesprächs- und Infoangebote. Zeit für den zwanglosen Austausch und zum Feiern bieten der Treffabend im Stadel Museum – eines der bedeutendsten Kunstmuseen Deutschlands – sowie der Festabend, der in der Alten Oper stattfindet. Dort werden die Künstlerinnen und Künstler des Frank-

furter Tigerpalasts Auszüge aus dem Programm des Variététheaters zeigen. Das verspricht Darbietungen und Unterhaltung im Weltklasseformat.

Anmeldungen zur VDV-Jahrestagung sind online und über die VDV VerbandsApp möglich. Registrierte Teilnehmende können dort auch Infos zum Programm, zu den Referenten sowie zu den Ausstellern abrufen. Während der VDV-Jahrestagung wird streng darauf geachtet, dass die Einhaltung der dann geltenden Covid-19-Hygieneregeln gewährleistet ist. Die Veranstaltung wird ausschließlich als Präsenzveranstaltung stattfinden. Dabei orientiert sich die Teilnehmerzahl an den gesetzlichen Vorgaben.

➔ **Weitere Infos zur Jahrestagung:**
www.vdv.de/jahrestagung



MELDUNG

2021: Omikron erhöhte Verluste auf vier Milliarden Euro



Auch 2021 hat die Pandemie den Verkehrsunternehmen deutlich zugesetzt: Nach Berechnungen des VDV belaufen sich die Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen auf rund vier Milliarden Euro. Aufgrund des Infektionsgeschehens ab Herbst und den Beschränkungen waren das noch einmal 400 Millionen Euro mehr als ursprünglich prognostiziert. Auch das laufende Jahr verläuft wirtschaftlich schwierig, wenngleich deutlich besser als das Vorjahr. 2022 fehlen voraussichtlich weitere 3,1 Milliarden Euro an Fahrgeldeinnahmen. „Aber wir haben nach aktueller Prognose die Talsohle weitgehend durchschritten“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Der Branchenverband rechnet damit, dass ein Großteil der Fahrgäste nach und nach in den ÖPNV zurückkehren wird. „Die Branche setzt nun alle Kraft daran, so schnell wie möglich die Fahrgäste zurückzugewinnen und neue Kundinnen und Kunden zu überzeugen“, so Ingo Wortmann. Die Unternehmen wollen mit zusätzlichen Angeboten punkten, sei es durch dichtere Takte, neue Rufbus-Angebote oder durch flexiblere Tickets. Darüber hinaus werden zahlreiche Neukunden erwartet, die ab Juni mit dem 9-Euro-Ticket unterwegs sein werden. Gute Erfahrungen konnten bereits 2021 mit dem „Deutschland Abo-Upgrade“ gemacht werden.

Wie bereits 2020 bewahrten Bund und Länder auch im vergangenen und im laufenden Jahr durch ihre finanzielle Unterstützung in Form eines Rettungsschirms Busse und Bahnen vor einem größeren und nachhaltigen wirtschaftlichen Schaden.

**Weltneuheit!
Fahrzeug-
Router GPR3
von Trapeze**

**Weltweit einmalige
Funktionsvielfalt**

- Ein Router für alle Leitsysteme
- Eigenständige Sprachkommunikation
- Zentraler Zugangspunkt ins Fahrzeug
- Kosten und Arbeitsaufwand minimieren: nur eine Antenne und eine SIM-Karte
- Garantierte IP-Sicherheit
- Monitoring und Ortung



Möchten Sie
mehr erfahren?
trapezegrup.de/gpr3





Autonomes Fahren gilt als gute Möglichkeit, das bestehende ÖPNV-Angebot zu verdichten und zu ergänzen – etwa mit Kleinbussen im Linienbedarfsverkehr.

Autonomes Fahren: Beschließt der Bundesrat die wichtige Verordnung im Mai?

Auf dem Weg zum Autonomen Fahren kommt der nächste Meilenstein in Sichtweite: Der Bundesrat könnte am 20. Mai über die Verordnung abstimmen, die den Betrieb von Fahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion regelt. Es wäre der Schlusspunkt des Gesetzgebungsprozesses und der Startschuss in eine neue Ära. Das Bundeskabinett hat die Verordnung Ende Februar verabschiedet. Bereits im Mai vergangenen Jahres hatte der Bundestag diesen

serungsbedarf. So gibt es noch Unklarheiten hinsichtlich der Aufwände, die für die Verkehrsunternehmen als zukünftige Betreiber und Halter zu erwarten sind. Gleiches gilt für die künftigen Betriebs- und Einführungskosten. Um vom Reallabor in den Realbetrieb zu wechseln, seien ein Ausgleich der hohen Genehmigungsaufwände und passende Förderinstrumente vonnöten, um Flotten-Anwendungen einzurichten. „Darüber hinaus ist es weiterhin kritisch, dass für die technische Aufsicht ausschließlich Ingenieurinnen und Ingenieure in Betracht kommen sollen“, erklärt Oliver Wolff: „Hier sollte im nächsten Schritt nachgebessert werden, um vorhandenes Personal qualifizieren zu können und so neue Berufsperspektiven im ÖPNV zu schaffen.“

i DIESE PUNKTE WERDEN DURCH DIE VERORDNUNG GEREGLT

- die Prüfung und das Verfahren für die Erteilung einer Betriebs-erlaubnis für Kraftfahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen;
- die Voraussetzungen und das nähere Verfahren zur Genehmigung des festgelegten Betriebsbereichs zum Verkehr eines konkreten Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion auf öffentlichen Straßen;
- ergänzende Regelungen zur Zulassung des Kraftfahrzeugs;
- detaillierte Regelungen zu den Pflichten der Beteiligten;
- neue Erprobungsregelungen;
- Ordnungswidrigkeiten und
- die technischen Anforderungen an den Bau, die Beschaffenheit, die Ausrüstung für Kraftfahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen.

Quelle: BMDV

Rechtsrahmen beschlossen. „Wir müssen beim Autonomen Fahren schnellstmöglich in den Regelbetrieb kommen“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Neben den technischen Vorschriften geht es bei der Verordnung auch um das Zulassungsverfahren für autonome Fahrzeuge. Zudem wurden die Vorschriften im Straßenverkehr angepasst. Damit ist der Rechtsrahmen komplett. Die Verordnung kann jedoch erst in Kraft treten, wenn der Bundesrat zugestimmt hat. Es gilt als wahrscheinlich, dass die Länder dem vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Entwurf zustimmen werden, wenn noch bestimmte Änderungen aufgenommen werden. Die Bundesregierung kann die Verordnung aber auch komplett verwerfen und einen neuen Entwurf vorlegen. Auch der VDV sieht in einigen wichtigen Punkten Verbes-

Grundlage für die Genehmigungsverfahren

Als Branchenverband hatte der VDV die Entwicklung des Autonomen Fahrens von Anfang an eng begleitet und vorangetrieben. „Wir sehen darin für den ÖPNV eine gute Möglichkeit, das klassische Angebot zu verdichten und zu ergänzen“, erläutert Oliver Wolff. Positiv hervorzuheben sei, dass sich die Verordnung an den Einsatzfällen im ÖPNV orientiere – wie an den Kleinbussen für Linienbedarfsverkehr. Die Verordnung enthält die Vorschriften, was beim Autonomen Fahren zu beachten ist (siehe Infokasten). Mit den hier genannten Anforderungen können Hersteller und Verkehrsunternehmen zusammen mit dem Kraftfahrtbundesamt und den beteiligten Stellen der Länder die Genehmigungsverfahren starten und Musterlösungen entwickeln. Derzeit arbeiten die Verkehrsunternehmen gemeinsam mit der Industrie und öffentlichen Stellen an verschiedenen Projekten, um neue autonome Fahrzeugkonzepte einzuführen und sie in den Betrieb zu integrieren. Oliver Wolff: „Durch das hohe Vertrauen der Menschen in ihre lokalen und regionalen Verkehrsunternehmen schaffen wir Akzeptanz für diese neue Technologie, die man sonst internationalen Großkonzernen überlassen müsste.“



Eine Übersicht aktueller Projekte sowie weiterführende Infos und Positionen unter:
www.vdv.de/autonomes-fahren-ov

Mehr Konsequenz für die Mobilitätswende

In vielen Städten und auf dem Land steigt die Zahl der Zulassungen von privaten Pkw. Das ist kontraproduktiv für den Klimaschutz und läuft dem Bemühen entgegen, Energie – zumal meist häufig importiert – in Deutschland effizienter zu nutzen. In der Politik und in der ÖPNV-Branche wird immer deutlicher, dass die positiven Ansätze für eine CO₂-freie Mobilität zwar weithin Konsens sind, die Mobilitätswende und damit alternative Angebote bei automobilen Menschen aber bisher kaum ankommen. Fachleute fordern in Regierungen und Rathäusern mehr Ideen, mehr Tempo – und mehr politischen Druck.

„Kampfarena Mobilität“, „automobile Hackordnung“, „My car is my castle“: Hilmar von Lojewski vom Deutschen Städtetag spart nicht mit drastischen Formulierungen, wenn es um ein typisch deutsches Problem geht – die Liebe zum eigenen Auto. Martin Röhrleef, Innovationsmanager beim Hannoverschen Nahverkehrsunternehmen Üstra, analysiert schonungslos, woran es bei der Mobilitätswende hapert: „Es gibt nur ungenügende Alternativen zum eigenen Auto. Die Latte ist sehr, sehr hoch.“ Carsharing oder Ride Pooling böten vermutlich erst mit fahrerlosen, autonomen – und damit erst bezahlbaren – Diensten ein nennenswertes Angebot zum Autoverzicht. „Noch ist die Hemmschwelle groß, den Autoverkehr einzuschränken. Aber eine Antriebswende – und dann weiter wie bisher – führt weder zu besseren Stadtqualitäten noch wird sie der Energieknappheit gerecht“, sagt Dr. Volker Deutsch, beim VDV zuständig für Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement: „Hier müssen wir uns ehrlich machen und einerseits für Alternativen zum Auto Akzeptanz schaffen und andererseits das Zukunftsbild für unsere Städte besser erklären.“



„Wir müssen einerseits für Alternativen zum Auto Akzeptanz schaffen und andererseits das Zukunftsbild für unsere Städte besser erklären.“

Dr. Volker Deutsch,
VDV-Fachbereichsleiter Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement

Der ÖPNV hat zwar den Vorteil der Klimafreundlichkeit, betont Volker Wente, Geschäftsführer der Landesgruppe NRW des VDV. Aber: „Wir müssen schneller und effizienter werden, denn selbst wenn in zehn Jahren nur noch E-Autos verkauft werden – es wird nicht genügend regenerative Energie geben.“ Trotz umfas-

sender Finanzierungsmöglichkeiten komme der Ausbau von Bus und Bahn nicht schnell genug voran: „Es sind zu wenig Projekte in der Pipeline, die öffentlichen Mittel sind nicht einmal zur Hälfte ausgeschöpft.“ Und wenn die Förderung nicht abgerufen wird, „dann fragt sich die Politik bald, ob sie wirklich so viel Geld in den öffentlichen Nahverkehr stecken muss.“ Doch er sieht mehr und mehr positive Tendenzen.

Köln: Jedem Verkehr sein eigenes Netz

Am guten Willen fehlt es in vielen Rathäusern nicht. Das machte die Verkehrstagung der VDV-Akademie in Köln ebenfalls deutlich. „Fit machen für die Mobilitätswende“ war das Thema. „Einerseits sehen wir eine Aufbruchstimmung und die Bereitschaft, auf allen Ebenen überkommene Verwaltungsverfahren anzupassen“, sagte Dr. Maike Schäfer, Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz und Bremer Verkehrs- und Klimaschutzsenatorin: „Wir sind gleichzeitig Zeugen und Akteure eines großen Transformationsprozesses – sowohl in der Verwaltung, als auch in der Bus- und Bahn-Branche selbst.“ Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker formulierte ihr Unbehagen darüber, dass ihre Stadt in den Nachkriegsjahrzehnten „autogerecht“ umgebaut wurde. Mit einem „Mobilität-zukunftskonzept“ soll sich das wieder ändern. Henriette Reker baut dafür sogar die Stadtverwaltung um und gewann den in ÖPNV-Kreisen alles andere als unbekanntes Ascan Egerer als Beigeordneten für Mobilität. Auch er weiß, dass sein „Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung“ das pri- →



Der Umweltverbund von Fahrrad, Fußgängern und klimafreundlichem ÖPNV sollte sich in seiner Leistungsfähigkeit am motorisierten Individualverkehr orientieren.



Projekt autofreie Friedrichstraße in Berlin: Hier entsteht vielleicht eine Fußgängerzone.

ivate Auto, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Maßstab nehmen muss. Der Umweltverbund von Fußgängern, Radfahrern und klimaneutralen Bussen und Bahnen müsse sich „an der Leistungsfähigkeit des MIV orientieren. Da müssen wir mutiger werden und Dinge ausprobieren, auch wenn wir sie wieder verwerfen müssen“. Die Kölner wollen die Trendwende zum Klimaschutz möglichst schnell sichtbar machen und beispielsweise regelrechte Verkehrsnetze entwickeln: für Fußgänger, Radfahrer und Vorrangstraßen für den MIV. Prozesse würden „ämterübergreifend“ angestoßen, doch gebremst wird die Aufbruchsstimmung durch die häufig Jahre und Jahrzehnte dauernde Realisierung von Schienennahverkehrsprojekten.

Ob sich das ändern kann, wird in der Branche eher skeptisch beurteilt. Infrastrukturplanung in Deutschland gehe „im Schnecken tempo, und meist sind alle dagegen“, beklagt Dr. Volker Christiani vom Stabsbereich Planung der Stuttgarter Straßenbahnen. Nachdem die Planungsbeschleunigung als Thema im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung angesprochen ist, gebe das aktuelle VDV-Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“ nun konkrete Ideen für weniger Bürokratie, Lärmschutz und einen besser geregelten Artenschutz. Volker Christianis Plädoyer: Die Bürger frühzeitig einbeziehen, auch wenn dafür einige Planer „über den eigenen Schatten springen“ müssten – „früh überzeugen statt lang prozessieren“.

„Wir wollen, dass die Leute ihr Auto verkaufen“: Dr. Martin Schreiner, Strategiechef im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, gibt die Zielsetzung vor. Zwar haben

schon 44 Prozent aller Bürgerinnen und Bürger keinen eigenen fahrbaren Untersatz mehr, die Mehrheit allerdings auch nicht selten zwei oder drei Fahrzeuge. Ungeachtet dessen: Bis 2025 soll die innerstädtische Mobilität zu 80 Prozent von abgasfreien Autos und dem Umweltverbund bestritten werden – mit wachsendem ÖPNV-Anteil. Seine Behörde argumentiere stets erfolgreich mit der „Flächeneffizienz“ für die Verlagerung weg vom MIV. Die politische Unterstützung in der rot-grünen Stadtregierung sei „überraschend da“, die Akzeptanz in der Bevölkerung sei hoch. Ein Beispiel: Derzeit werden laut Martin Schreiner Machbarkeitsstudien für acht neue Tramlinien erarbeitet: „Da geht jedes Mal eine Fahrspur für Autos weg, und es gibt keinen Aufschrei in der Stadt.“

Luft nach oben bei der Stellplatzmiete

Proteste gibt es nicht nur in München, wenn es um zukünftige Preise für Anwohner-Parkplätze geht. Immer mehr Kommunen erkennen, dass derzeitige Stellplatzmieten von beispielsweise 30 Euro im Jahr mindestens verzehnfacht werden könnten, um auch nur ansatzweise mit der Immobilienpreis-Entwicklung Schritt zu halten. Das sorgt auch in Freiburg im Breisgau für Aufregung. Dort hat Baden-Württemberg als erstes Bundesland den nötigen Rechtsrahmen für eine derartige Erhöhung geschaffen, berichtet Unternehmensberater Burkhard Horn. Und macht deutlich, dass die als „Ökohauptstadt“ gepriesene Stadt so grün gar nicht ist: 50 Prozent der Verkehrsleistung erbringe das private Auto – der Umlandverkehr verdirbt die Bilanz. Anderenorts ist das mit dem Anheben der Preise für Anwohner-Parkplätze noch schwieriger. In München etwa gibt es den Dissens zwischen CSU-Landesregierung und dem rot-grünen Stadtparlament. Martin Schreiner



Zugeparkter Radweg und nicht voneinander getrennte Verkehre: So sieht vielerorts der aktuelle Stand der Mobilitätswende aus.

„Wir sind gleichzeitig Zeugen und Akteure eines großen Transformationsprozesses – sowohl in der Verwaltung, als auch in der Bus- und Bahn-Branche selbst.“



Dr. Maïke Schäfer, Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz und Verkehrs- und Klimaschutzsenatorin der Freien Hansestadt Bremen

hält Mieten von 500 bis 600 Euro wie im Ausland auch in München für gerechtfertigt. Damit würde man sicher manchen Autobesitzer zum Verkauf bewegen. Doch er weiß: „Das will der Freistaat eher nicht.“ Unbenommen sei Bayerns Landeshauptstadt aber, Parkplätze aus eigener Entscheidung zurückzubauen.

Mehr und mehr setzt sich in der Politik die Überlegung durch, dass man der Einsicht zur Mobilitätswende nicht nur beim Anwohnerparken mit „Push“-Maßnahmen nachhelfen kann. Städtetagsdezernent Hilmar von Lojewski spricht sich klar für eine intensivere Verfolgung und „höhere Sanktionierung“ der Verkehrssünden aus – nach Schweizer und skandinavischem Vorbild – damit das zu schnelle Fahren in der Stadt und das Parken in der zweiten Reihe mit all seinen negativen Folgen für die Verkehrssicherheit nicht mehr als Kavaliersdelikt abgetan werden.

Die Unlust vieler Menschen zur Mobilitätswende ist wohl auch ein Kommunikationsproblem. Die Tagung der VDV-Akademie machte deutlich, dass die von Experten erarbeiteten

Konzepte zwar in den politischen Gremien auf den Tagesordnungen stehen. Die Perspektive der ÖPNV-Kunden komme aber zu kurz. Ganz anders bei den Wiener Linien, dem Verkehrsunternehmen der österreichischen Hauptstadt, das mit seinem über Jahrzehnte perfektionierten Bus- und Bahn-Angebot zu den Vorbildern der Verkehrsbranche zählt. Die „Öffis“, wie der ÖPNV in der Alpenrepublik freundlich heißt, sprechen permanent ihre Kunden an, mal frech und provokativ, mal überraschend und immer mit reichlich Informationen. Unter dem Motto: „Wiener Linien. Die Stadt gehört dir.“ Da machte auch schon mal Österreichs Bundespräsident Alexander van der Bellen mit: In einer Videobotschaft, die in den Wiener U-Bahnhöfen übertragen wurde, bedankte er sich auf dem Höhepunkt der Pandemie für Disziplin und Maskentragen der Fahrgäste in den „Öffis“.

➔ Weitere Infos zum Thema Mobilitätswende: www.vdv.de/mobilitaetswende

ANZEIGE

Besuchen Sie uns:
Halle 1 | Stand F3

Auf der IT-TRANS präsentiert INIT ihre Innovationsoffensive „nextGen“. Damit werden unsere Lösungen künftig noch präzisere Informationen liefern, Situationen selbsttätig erkennen und webbasiert zur Verfügung stehen. Automatisierte Abläufe beschleunigen darüber hinaus Reaktionszeiten und tragen zur Sicherung der Servicequalität bei.

Nehmen Sie erste Lösungen in Augenschein:

- Die nächste Generation der Betriebssteuerung
- Die Besetzgradinformation in der Fahrgastinformation
- Die nächste Generation der Fahrgastinformation
- Die neue Lösung für den Bedarfsverkehr
- Die nächste Generation Personaldisposition
- Die nächste Generation Fahrzeughardware

IT-Trans: Blick in die Zukunft der Mobilität

Sie gilt als das Schaufenster, in dem sich die Zukunft des öffentlichen Personenverkehrs präsentiert: In diesem Jahr findet die IT-Trans wieder als Präsenzveranstaltung statt. Vom 10. bis 12. Mai dreht sich auf dem Gelände der Messe Karlsruhe alles um technologische Innovationen, Trends der Digitalisierung und wegweisende Konzepte.

Mehr als 7.000 Besucherinnen und Besucher, 270 ausstellende Unternehmen aus 35 Ländern sowie 180 Rednerinnen und Redner: Die IT-Trans ist die führende internationale Konferenz und Fachmesse für intelligente Lösungen im öffentlichen Verkehr. Vom 10. bis 12. Mai 2022 trifft sich die Fachwelt der digital verknüpften Mobilität wieder in Karlsruhe. Zuletzt fand die IT-Trans im Dezember 2020 online statt. Die Erfahrungen aus dem digitalen Wissenstransfer und dem weltweiten Austausch über das Internet sollen den Besucherinnen und Besuchern auch in diesem Jahr bei einigen Programmpunkten zugutekommen. Zudem besteht wieder die Möglichkeit, sich mit anderen Teilnehmenden digital auszutauschen und zu vernetzen. Den Eröffnungsvortrag wird der weltweit aktive Futurist, Autor, Humanist und Filmemacher Gerd

Leonhard halten. Er beschäftigt sich mit dem Spannungsfeld Mensch und Technologie.

Die Technologie entwickelt sich rasant, und die Liste der Schlüsselthemen ist lang. Auf der IT-Trans wird die gesamte Bandbreite erlebbar, in der sich die digitale Transformation des öffentlichen Personenverkehrs bereits jetzt und in Zukunft abspielt: Mobility-as-a-Service (MaaS), kontaktloses Ticketing, Cybersecurity sowie 5-G-Standard und Telekommunikation gehören ebenso zum inhaltlichen Spektrum wie die flexible Mobilität durch On-Demand-Angebote, Autonomes Fahren, Big Data, Smart Cities und künstliche Intelligenz. „Wir freuen uns sehr darauf, in diesem Jahr endlich wieder die internationale Fachwelt urbaner Mobilität in unseren Messehallen begrüßen zu dürfen und als Plattform für persönlichen Austausch zu fungieren“, berichtet Jochen Georg, Projektleiter der IT-Trans.

Die Messe Karlsruhe veranstaltet die IT-Trans gemeinsam mit dem Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP). Als Partner vor Ort ist auch der VDV dabei, der zusammen mit der VDV-Akademie und dem VDV eTicket Service an einem gemeinsamen Stand wieder über zahlreiche Angebote informiert – zum Beispiel über die Arbeitgeberinitiative, die IT-Berufe in der Verkehrsbranche vorstellt, sowie die digitalen Wissens- und Lernangebote von KnowHow@ÖV und die aktuellen Entwicklungen im Ticketing. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Sicherheitstechnologie Motics (siehe Infokasten), die am VDV-Stand getestet werden kann. Zudem erhalten Besucherinnen und Besucher einen Einblick in die Entwicklung von ((etiCORE – der nächsten Generation des ((e)Tickets.



Infos zum Programm und zur Organisation:
www.it-trans.org

i MOTICS: SICHERHEITSTECHNOLOGIE BRINGT JAHRESKARTEN AUF'S HANDY

„Motics“ – das ist der Mobile Ticketing Crypto Service. Anfang vergangenen Jahres nahm der VDV eTicket Service diesen Dienst in Betrieb („VDV Das Magazin“ berichtete). Motics ermöglicht einen Barcode, in den ein dynamisches Element integriert wurde. Damit kann der Barcode nicht mehr kopiert werden. So steht dem ÖPNV eine Technologie zur Verfügung, um Teile der heutigen Chipkartennutzer bei gleichem Sicherheitsniveau auf das Smartphone zu migrieren. Das erlaubt es den Verkehrsunternehmen, hochpreisige Tickets wie Monats- und Jahreskarten auch auf dem Smartphone anbieten zu können. Zudem wird das Gesamtsystem perspektivisch unabhängiger vom Halbleitermarkt.

Elektrifizierung: schneller entscheiden



Koalitionsvertrag jedoch 75 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert sein. „Um 75 Prozent zu erreichen, müssen nach unseren Berechnungen künftig jährlich 500 Kilometer neu elektrifiziert werden“, sagte Dirk Flöge, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Dafür seien nicht nur mehr Gelder, sondern vor allem beschleunigte Entscheidungsprozesse auf der Bundesebene notwendig, erläuterte Dr. Martin Henke, VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr. Beide Verbände fordern bei Elektrifizierungsmaßnahmen eine generelle Abkehr von der zeitraubenden einzelfallbezogenen Nutzen-Kosten-Untersuchung bei Bedarfsplan-Projekten. Darauf wiederum besteht der Bund bislang, bevor ein Projekt umgesetzt werden kann. „Wir wissen, dass ab einer Mindestzahl von

Die Entscheidungsprozesse bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken müssen beschleunigt werden: Das haben die Allianz pro Schiene und der VDV angemahnt. Der Bund müsse erheblich schneller werden, um seine Ziele zu erreichen. In den vergangenen Jahren wurden im Schnitt nur 65 Kilometer jährlich neu mit Oberleitungen ausgestattet. Derzeit ist das 33.400 Kilometer umfassende Streckennetz erst zu gut 61 Prozent elektrifiziert. Bis 2030 sollen laut

Zugfahrten die Elektrifizierung einer Strecke volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Das müssen wir nicht in jedem Einzelfall immer wieder neu rechnen, dazu reichen pauschale Schwellenwerte“, so Martin Henke. Um etwa den Bau von Oberleitungen zu vereinfachen, hat der VDV zusätzlich eine Reihe von technischen Vorschlägen erarbeitet.

Weitere Infos: www.vdv.de/elektrifizierung



Werner Overkamp als VDV-Vizepräsident wiedergewählt

Für den Bereich Bus ist Werner Overkamp als VDV-Vizepräsident einstimmig wiedergewählt worden. Gleichzeitig wurde er als Vorsitzender des Verwaltungsrates im Bus-Segment bestätigt. Werner Overkamp, der im Hauptberuf als Geschäftsführer der Stoag Stadtwerke Oberhausen arbeitet, gilt als erfahrener Praktiker. Seit 2019 bekleidet er das Amt des

VDV-Vizepräsidenten. „Mit seiner großen Erfahrung und langjährigen Tätigkeit in der Branche und im VDV ist er in

der politischen Diskussion und mit seiner Expertise unverzichtbar“, würdigte VDV-Präsident Ingo Wortmann die Expertise Werner Overkamps, der sich seit Jahren für die Transformation hin zu klimaneutralen Antrieben und modernen, kundenfreundlichen Angeboten engagiert. „Auf die Busflotten kommt bereits jetzt und in der nahen Zukunft die Aufgabe zu, eine Hauptrolle für die Verkehrswende zu spielen“, betonte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Das sieht Werner Overkamp genauso: „Es gibt mehr zu tun denn je: beim Ausbau des klassischen Linienverkehrs, der ergänzenden On-Demand-Angebote, der E-Bus-Flotten nebst Infrastruktur oder mit Blick auf die Digitalisierung und den Fachkräftemangel.“



Günstige Tickets und begrenzte Kapazitäten im ÖPNV: Dieses Thema hat Heiko Sakurai schon im vergangenen Sommer für den VDV aufgespießt. Vom 9-Euro-Ticket und dem Finanzierungsgerangel konnte der politische Karikaturist natürlich noch nichts ahnen ...

Termin

20.-22. Juni 2022

VDV-Jahrestagung 2022, Frankfurt a. M.

Der VDV freut sich auf seine Jahrestagung in Frankfurt am Main. Gastgeber ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) - mit 808 Millionen Fahrgästen jährlich einer der größten deutschen Verkehrsverbände.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

20.-23. September 2022

InnoTrans 2022, Berlin

Die weltweite Leitmesse für Verkehrstechnik steht unter dem Motto „The Future of Mobility“. Zu den Messesegmenten zählen Eisenbahntechnologie, Infrastruktur, öffentlicher Verkehr, Innenausstattung und Tunnelbau.

→ www.innotrans.de



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Mitte Juni 2022.

Unser Online-Magazin finden Sie unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

Die VDV VerbandsApp gibt es unter:

→ app.vdv.de

Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Twitter: twitter.com/VDV_Verband

Als berufliches Netzwerk nutzen wir LinkedIn:

LinkedIn: www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen/

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, Tel. 02 21/5 79 79-0, E-Mail: info@vdv.de, Internet: www.vdv.de

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.), Leiter Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation | Pressesprecher Eike Arnold, Leiter Interne Kommunikation und stellv. Pressesprecher Rahime Aigan, Leiterin Online-Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift der Redaktion:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Redaktion „VDV Das Magazin“, Leipziger Platz 8, 10117 Berlin, vdv-magazin@adhocpr.de

Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik oder wenn Sie „VDV Das Magazin“ nicht mehr erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an vdv-magazin@adhocpr.de

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.), Christian Jung

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh, Tel. 0 52 41/90 39-0 | anzeigen@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2022

Bildnachweise:

Titelmotiv: [stock.adobe/Tim Siegert](https://www.stock.adobe.com/Tim_Siegert)

Bayernhafen-Gruppe (7); bremenports (8); Deutsche Bahn AG/Pablo Castagnola (17); Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (16); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (2, 14, 15); Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger (29); Michael Fahrig/Frederic Schweizer (19); Stefan Gregor/bayernhafen Aschaffenburg (10); Frank Nagel (2, 18); Benjamin Pritzkeleit (15); Hafen Stuttgart (9); Hafen Stuttgart GmbH/Gottfried Stoppel (2, 6/7); Holger Peters Fotografie (19); iStockphoto/Evgeniy/Karina Gerasimovi (2, 22); iStockphoto/Ivo Gretener (26); iStockphoto/ollokessler (26); iStockphoto/River.NorthPhotography (2, 25); Messe Berlin GmbH/Volkmar Otto (30); Messe Karlsruhe/Behrendt & Rausch (28); Frank Nagel (30); picture alliance/dpa-Zentralbild (10); picture alliance/SvenSimon (19); picture alliance/ZB/euroluftbild (10); Pietro Sutera Photography (19); Rheinbahn (16); RMV (20); stock.adobe/Robert Kneschke (21); stock.adobe/New Africa (20); stock.adobe/Pixelmator 3.7 (12); Stadtwerke Osnabrück (4-5); tristan vankann/fotoetage (27); VDV (3, 9, 13, 29); VDV/Heiko Sakurai (30).

„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen, Übersetzungen sowie die elektronische Speicherung und Verarbeitung.



13. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu

Mobilität der Zukunft nachhaltig · klimafreundlich · emissionsfrei

12./13. Juli 2022 · Estrel Hotel Berlin

- Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen
- Sektorenkopplung, Energieversorgung und Lademanagement
- Antriebskonzepte: von Trolley über Batterietechnik bis zu Wasserstoff
- Erfahrungsberichte aus den Verkehrsunternehmen
- Depotgestaltung
- Innovationen und technische Entwicklungen
- Neuigkeiten aus Wissenschaft und Forschung
- Fachmesse: von Komponenten, Systemen, Fahrzeugen bis hin zu Turnkey-Konzepten



Medienpartner





Intelligent Urban Transport Systems

10. - 12. Mai 2022
Messe Karlsruhe

NEXT STOP IT-TRANS
THE FUTURE OF PUBLIC TRANSPORT
JETZT GRATIS TICKET SICHERN:



it-trans.org

Partner



Unter der
Schirmherrschaft der



Unter der
Schirmherrschaft von



Veranstalter



Foto: kvv/paul.gartner

